Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9294**

18. Wahlperiode 27.07.2016

Antwort

der Bundesregierung

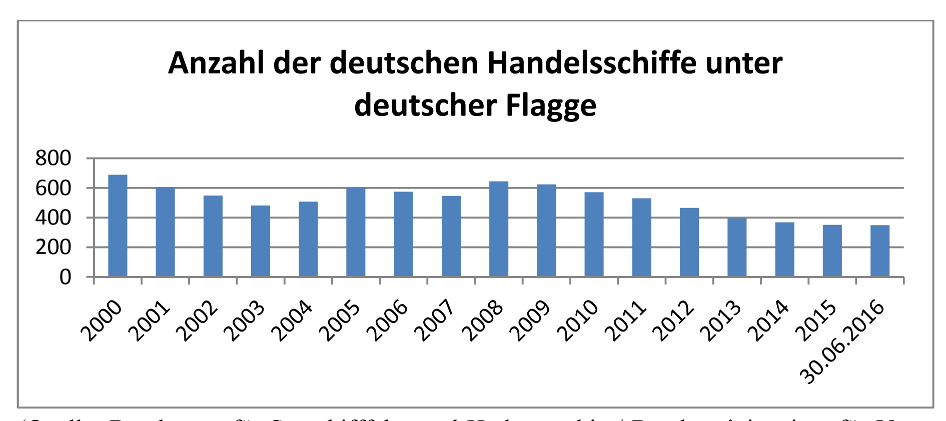
auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Kerstin Kassner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. – Drucksache 18/9171 –

Auswirkungen der Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV) regelt die Anzahl und die Qualifikation der Besatzung auf Handelsschiffen unter deutscher Flagge. Am 1. Juli 2016 trat eine Änderung der SchBesV in Kraft. Diese sieht unter anderem vor, dass die vorgeschriebene Anzahl von Bürgerinnen und Bürgern der Europäischen Union unter der Besatzung gesenkt wird. Künftig muss zum Beispiel neben dem Kapitänsposten nur noch ein Offiziersposten durch Unionsbürger besetzt sein. Vorgebliches Ziel der Verordnung ist es, durch die Reduzierung von europäischem Personal die Besatzungskosten zu senken und damit die Wettbewerbsfähigkeit von Seeschiffen unter deutscher Flagge gegenüber denen unter anderen Flaggen zu erhöhen.

1. Wie hat sich die Anzahl der deutschen Handelsschiffe unter deutscher Flagge im Zeitraum der Jahre 2000 bis 2016 verändert (bitte in Säulendiagrammen für jedes Jahr darstellen und für 2016 die zuletzt verfügbaren Daten angeben)?



(Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie / Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 25. Juli 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wie viele Schiffe sollen nach Auffassung der Bundesregierung zum Zeitpunkt der Evaluation der Änderung der SchBesV unter deutscher Flagge fahren?

3. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, wenn die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge bei der Evaluation der Auswirkungen im Vergleich zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen SchBesV weiter gesunken ist?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung ist neben der Erhöhung des Lohnsteuereinbehaltes und der passgenauen Erstattung der Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung Teil des Maßnahmenpaketes zur wettbewerbsfähigen Gestaltung der deutschen Flagge. Mit Blick auf die Anzahl der Schiffe unter deutscher Flagge führt die Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Verband Deutscher Reeder (VDR) vom 10. Dezember 2015 u. a. als Ziel auf, den Anteil der Tonnage unter deutscher Flagge in der deutschen Handelsflotte zu steigern. Die Bundesregierung hat im Rahmen der 9. Nationalen Maritimen Konferenz am 19./20. Oktober 2015 deutlich gemacht, dass sie von den Reedern ein klares Bekenntnis zur deutschen Flagge erwartet. Die Bundesregierung wird zielgerichtet die Maßnahmen ergreifen, die sich aufgrund der Ergebnisse der in vier Jahren vorgesehenen Evaluierung der Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung und der Vereinbarung vom 10. Dezember 2015 empfehlen.

4. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch die Reduzierung der vorgeschriebenen Anzahl der EU-Europäerinnen und -Europäer auf Schiffen unter deutscher Flagge auf den Arbeitsmarkt für Seeleute mit deutscher Staatsangehörigkeit?

Auf die Antwort zu den Fragen 2 und 3 wird Bezug genommen. Der VDR hat zugesagt, sich bei Umsetzung des Maßnahmenpaketes u. a. nach Kräften dafür einzusetzen, die Anzahl der am hiesigen Standort ansässigen deutschen und europäischen Seeleute bei seinen Mitgliedsunternehmen zu stabilisieren und zu steigern.

5. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch den Wegfall der verpflichtenden Ausbildung von Schiffsmechanikerinnen und Schiffsmechanikern auf die zukünftigen Ausbildungszahlen?

   Wie will die Bundesregierung zukünftig die Attraktivität und die Qualität der Ausbildung erhöhen?

   Warum wurde mit dem Verband Deutscher Reeder keine verpflichtende Anzahl an Ausbildungen pro Jahr vereinbart?

6. Welche verpflichtenden Alternativen der Ausbildung von Schiffsmechanikerinnen und Schiffsmechanikern hat die Bundesregierung geprüft?

   Warum wurden diese in der neuen SchBesV nicht berücksichtigt?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Es bestand zu keinem Zeitpunkt eine Verpflichtung von Unternehmen zur Berufsausbildung von Schiffsmechanikerinnen und Schiffsmechanikern.

Es gibt eine moderne und den internationalen Anforderungen des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst der Seeleute der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (STCW-Übereinkommen) entsprechende Verordnung über die Berufsausbildung in der Seeschifffahrt (See-Berufsausbildungsverordnung – See-BAV) vom 10. September 2013, in der die Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker geregelt ist. Insoweit ist die Qualität der Berufsausbildung gesichert und auf einem sehr hohen Niveau. Durch ein funktionierendes Qualitätsmanagementsystem bei der zuständigen Stelle ist eine dauerhafte Qualitätssicherung gegeben.

Von den Schifffahrtsunternehmen erwartet die Bundesregierung, dass sie die zwischen dem BMVI und dem VDR am 10. Dezember 2015 geschlossene Vereinbarung umsetzen und zum Erhalt der Ausbildung zum Schiffsmechaniker auf hohem Niveau beitragen. Der VDR hat u. a. zugesagt, dass seine Mitgliedsunternehmen bei Umsetzung des Maßnahmenpaketes

– die bestehenden ungekündigten, unbefristeten Arbeitsverhältnisse von Schiffsmechanikern nicht in Frage stellen und

– weiterhin auf hohem Niveau Schiffsmechaniker ausbilden und entsprechende Ausbildungsplätze zur Verfügung stellen.

7. Welche Sanktionen werden wirksam, wenn es der Verband Deutscher Reeder trotz Zusage nicht schafft, die Anzahl der am hiesigen Standort ansässigen Seeleute mit deutscher Staatsangehörigkeit oder Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaates der Europäischen Union bei seinen Mitgliedsunternehmen zu stabilisieren und zu steigern?

   Wurden Zusagen in Bezug auf den Anteil von Seeleuten mit deutscher Staatsangehörigkeit gemacht?

   Wenn nein, warum nicht?

In der zwischen dem BMVI und dem VDR am 10. Dezember 2015 geschlossenen Vereinbarung verpflichtet sich die Reederschaft, ihr Flaggenverhalten zugunsten der deutschen Flagge zu verändern sowie maritime Ausbildung und Beschäftigung deutscher Seeleute stärker zu betreiben. Die Vereinbarung basiert auf dem Vertrauen, dass sich die deutschen Reeder zum hiesigen Standort und zum Erhalt des maritimen Knowhow in Deutschland bekennen. Sanktionen wurden in die Vereinbarung nicht aufgenommen. Vielmehr wird die Wirksamkeit des Maßnahmenpaketes mit Blick auf die Einhaltung der VDR-Zusagen nach vier Jahren evaluiert (zu den Zusagen vergl. Antworten zu den Fragen 2 und 3, 4, 5 und 6).

8. Was sind die verbindlichen Kriterien des Monitoring der Auswirkungen der Veränderung der SchBesV?

Die Bundesregierung wird im Rahmen der Evaluierung der Änderung der SchBesV die Auswirkungen auf einen sicheren, effizienten und gefahrlosen Schiffsbetrieb (§ 1 Nummer 6 des Seeaufgabengesetzes) sowie im Hinblick auf das maritime Knowhow in Deutschland (Ausbildung und Beschäftigung) untersuchen. Als Bezugsgrößen werden die von der Knappschaft Bahn See ermittelten statistischen Angaben über die Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt mit Stand 31. Dezember 2015 sowie entsprechende Angaben der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt herangezogen. In die Betrachtung werden darüber hinaus die Entwick-

lung der Anzahl von Kauffahrteischiffen unter der Bundesflagge und die Situation auf dem deutschen seemännischen Arbeitsmarkt in Zusammenarbeit mit der Zentralen Heuerstelle einbezogen.

9. Wieso ist eine Evaluation erst nach vier Jahren vorgesehen?

   Warum wird nicht umgehend mit einem Monitoring begonnen und mindestens einmal jährlich ein Sachstandsbericht gegeben, wie es die Staatsräte und Staatssekretäre der Länder Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Hamburg und Bremen in ihrem Schreiben an den Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, vom 31. Mai 2016 fordern?

10. Welche Organisation wird die Evaluation vornehmen?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Erste Verordnung zur Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung schreibt vor, dass die Auswirkungen der Reduzierung der Anzahl der vorgeschriebenen Unionsbürger entsprechend der zwischen BMVI und VDR am 10. Dezember 2015 geschlossenen Vereinbarung zu evaluieren sind. Die Evaluierung soll nach Ablauf von vier Jahren nach Inkrafttreten der Änderungsverordnung vorgenommen werden. Damit ist eine zeitnahe Evaluierung rechtzeitig vor Ablauf der gesetzlichen Geltungsdauer der geänderten Schiffsbesetzungsverordnung von 60 Monaten gewährleistet.

Die ersten Auswirkungen der neuen Schiffsbesetzungsregelungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrtsunternehmen und die Beschäftigung von qualifizierten Unionsbürgern werden im Rahmen der nächsten Maritimen Konferenz im Jahr 2017 vorgestellt. Darüber hinaus wird das BMVI gemeinsam mit den Partnern des Maritimen Bündnisses die Zielerreichung der neuen SchBesV regelmäßig beobachten und den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages jährlich über den Stand der Evaluierung unterrichten.

11. Welche finanzielle Entlastung erwartet die Bundesregierung für die Schifffahrtsunternehmen durch die Änderung der SchBesV pro Jahr (bitte in Mio. Euro angeben)?

Eine spezifische finanzielle Entlastung für die Schifffahrtsunternehmen aufgrund der Änderung der SchBesV lässt sich nicht beziffern.

12. Warum hat keine Diskussion der Änderung der SchBesV mit allen Partnern des Maritimen Bündnisses stattgefunden, wie es die Staatsräte und Staatssekretäre der Länder Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Hamburg und Bremen in ihrem Schreiben an den Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann vom 31. Mai 2016 berichten?

Die Bundesregierung hat sich für eine von allen Bündnispartnern im Grundsatz als notwendig angesehene Änderung der SchBesV eingesetzt. Bei gemeinsamen Gesprächen mit Vertretern von Parlament, BMVI und BMWi am 3. Dezember 2015 und am 28. Januar 2016 hatten die Sozialpartner Gelegenheit, zur Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung aufeinander zuzugehen. Bedauerlicherweise konnte hier kein Kompromiss gefunden werden.

13. Welche Auswirkungen infolge des Ausschlusses von Partnern des Maritimen Bündnisses von der Diskussion der Änderungen der SchBesV erwartet die Bundesregierung auf zukünftige Diskussionen im selbigen?

14. Wie bewertet die Bundesregierung den Austritt der Gewerkschaft ver.di als Vertretung von Beschäftigten aus dem Maritimen Bündnis?

    Hält die Bundesregierung das Bündnis für gescheitert?

    Wenn ja, warum?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Das Maritime Bündnis ist eine bewährte und akzeptierte Institution. Mit ihm besteht eine Plattform, die Schifffahrtspolitik gemeinsam mit den Akteuren der maritimen Wirtschaft zu gestalten. Ohne zusätzliche Strukturen und komplizierte Regelwerke konnte so in den vergangenen Jahren ein belastbares Netzwerk geschaffen und die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt unter deutscher Flagge gestärkt werden.

Der Austritt der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) aus dem Maritimen Bündnis wird von der Bundesregierung bedauert. Die Bundesregierung steht fest zum Maritimen Bündnis. Es hat Tradition, ist eine „Marke“ und wird im maritimen Cluster wahrgenommen. Die mit dem Ausscheiden von ver.di verbundenen möglichen Folgen und Auswirkungen in der deutschen Seeschifffahrt sollen mit den übrigen Bündnispartnern (norddeutsche Länder, VDR) erörtert werden. Die Bundesregierung wird zudem mit ver.di das Gespräch suchen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333